

**RELAZIONI**



**ALAIN BARON**

*(Responsabile del finanziamento delle Reti Transeuropee di Trasporto – D.G.  
Energy and Transport della Commissione Europea – Bruxelles)*

## TRANS-EUROPEAN NETWORKS (TENS): PASSATO, PRESENTE E FUTURO

### **1. La genesi delle reti transeuropee (TENS).**

Non occorre tornare indietro di tanti anni, un decennio appena, per capire le ragioni che hanno portato allo sviluppo del concetto di reti transeuropee. Alla fine degli anni ottanta, inizio anni novanta, con la prospettiva dell'entrata in vigore del grande mercato unico europeo, ci si rese conto delle disparità che esistevano tra le reti infrastrutturali degli Stati membri.

«Più che un “*network*”, siamo davanti ad un “*patchwork*”» soleva dire il Commissario Kinnock, quando era responsabile dei trasporti. Infatti, le reti infrastrutturali si sono sviluppate, fino ad un'epoca recente, in un'ottica essenzialmente nazionale, sovente senza tenere conto dei flussi di traffico e di transito internazionali o della necessità di migliorare le interconnessioni transfrontaliere tra le reti dei Paesi membri. Una tale situazione impediva il funzionamento ottimale del mercato unico, in particolare la libera circolazione delle persone e delle merci.

Il Titolo XII del Trattato di Maastricht, entrato in vigore nel gennaio del 1993, sanciva la necessità di creare delle reti transeuropee, offrendo una risposta individuata, per fronteggiare questa situazione. Sul finire dell'anno 1992, la Commissione pubblicò un primo Libro Bianco sui trasporti che tracciava un bilancio della situazione alla vigilia dell'entrata in vigore del mercato unico europeo.

Una delle principali raccomandazioni contenute in questo Libro Bianco era orientata proprio verso la necessità di sviluppare delle reti infrastrutturali non più in un'ottica nazionale, bensì in un'ottica comunitaria. Reti che dovevano essere efficienti e rispondere alle esigenze dell'economia e del mercato unico. Il Libro Bianco di Jacques Delors, allora presidente della Commissione, pubblicato l'anno successivo, riprese quest'idea, mettendo l'accento sulla necessità di incrementare reti transeuropee, non soltanto per il trasporto, ma anche per l'energia e le telecomunicazioni, settore, quest'ultimo, considerato potenzialmente più importante per lo sviluppo economico della Comunità.

Come risultato di queste iniziative politiche, furono creati diversi gruppi di lavoro ad alto livello, allo scopo di identificare le reti e le priorità d'intervento. Questo lavoro fu fatto in una prospettiva modale che copriva la rete ad alta velocità, la rete ferroviaria convenzionale, quella stradale, le vie navigabili e gli aeroporti, ai quali si aggiunse la rete di trasporto combinato. L'accento fu posto principalmente sulla necessità di migliorare le interconnessioni tra le reti degli Stati membri, e già si pensava alla loro estensione verso Est.

Per quanto riguarda l'Alta Velocità Ferroviaria, si trattò di un esercizio relativamente facile, poiché lo sviluppo della rete era ancora relativamente limitato e si poteva, quindi, costruire *ex novo* una rete, già a carattere transeuropeo.

Per gli altri modi fu più difficile, tenuto conto delle disparità che esistevano, e tuttora esistono, tra gli Stati membri. Tuttavia, bisogna notare che si trattava di reti sovrapposte, ma non integrate. L'aspetto intermodale sembrava sottovalutato.

## **2. La decisione del 1996.**

In parallelo, un altro gruppo di lavoro, il cosiddetto gruppo "Christophersen", composto da alti rappresentanti delle amministrazioni nazionali e della Commissione, individuò i progetti che sembravano prioritari per completare questa rete, indicando una li-

sta di 14 progetti, adottati dai Capi di Stato e di Governo durante il Vertice di Essen, nel dicembre 1994.

L'insieme di questi studi fu utilizzato dalla Commissione per presentare – sulla base dell'articolo 129b del Trattato di Maastricht – una proposta sugli orientamenti Comunitari per lo sviluppo delle reti transeuropee, la cui adozione avvenne nel luglio 1996, dopo una lunga prassi. Questa decisione identifica le reti (quindi i progetti d'interesse comune), gli obiettivi e le priorità, ed è ancora oggi vigente.

Oltre alle reti dei modi già citati, è stata adottata nel 2001 una modifica per includere i porti ed i terminali intermodali.

A queste reti si aggiungono i 14 progetti di Essen.

### **3. Gli aspetti finanziari.**

Gli orientamenti sono completati da un Regolamento finanziario, che ha permesso di erogare 1.800 milioni di Euro di cofinanziamenti per il periodo 1995-1999, passati a 4.170 milioni per il periodo 2000-2006, con un aumento delle quote annuali pari a circa il 60%.

Oltre a questi fondi, esistono altre risorse comunitarie per finanziare i progetti d'interesse comune, che compongono le reti transeuropee: il Fondo di sviluppo regionale (specie per le aree, come il Mezzogiorno, in ritardo di sviluppo), il Fondo di coesione, il Fondo ISPA per i paesi candidati. Messi insieme, questi fondi rappresentano un totale di circa 20 miliardi di euro per il periodo 2000-2006.

Questa somma, tuttavia, dev'essere confrontata con il fabbisogno finanziario, necessario alla realizzazione della rete transeuropea di trasporto: fabbisogno stimato in circa 400 miliardi di Euro per il periodo 1996-2010, ai quali si aggiungono circa 100 miliardi per i paesi candidati. I soli 14 progetti prioritari di Essen sono stimati in più di 120 miliardi di Euro.

#### **4. I problemi identificati dal Libro Bianco.**

A fronte degli obiettivi fissati una decina di anni fa, i risultati sono piuttosto contenuti e lo sviluppo della rete TEN non è stato sempre conforme alle previsioni. Il Libro Bianco pubblicato nel 2001<sup>1</sup>, ha messo alla luce queste lacune, evidenziando il finanziamento come il nodo principale per la realizzazione della rete transeuropea di trasporto. Il Libro Bianco ha, inoltre, analizzato le conseguenze di questa situazione, con particolare attenzione su certi fenomeni, particolarmente inquietanti, che affliggono il sistema di trasporto europeo.

Uno dei principali problemi che continuano a porsi è la persistenza di “colli di bottiglia” tra le reti dei vari Paesi membri, soprattutto per l’importanza che questi collegamenti rivestono per l’economia europea in generale, e per il corretto funzionamento delle reti in particolare. Basti pensare ai gravi problemi riscontrati con la chiusura del traforo stradale del Monte Bianco e, successivamente, di quello del Gottardo, e alle loro ripercussioni sull’economia italiana nel suo insieme, stimate in 450-600 milioni di euro all’anno di perdita di PIL.

La carenza di infrastrutture, in particolare nei collegamenti tra Stati membri, va riscontrata con le previsioni di aumento massiccio della mobilità. Entro il 2010, infatti, la crescita economica sostenuta e la dinamica d’integrazione economica, generata dall’allargamento e dal processo di integrazione economica con i nuovi Paesi membri, minaccia di accentuare questi squilibri, in un sistema di trasporto già segnato da una forte congestione dei centri urbani e dei grandi corridoi transeuropei. La situazione è particolarmente preoccupante nelle zone di frattura territoriale, quali Alpi o Pirenei, o ancora nelle regioni di confine con i Paesi candidati all’entrata nell’Unione. Le stime della Commissione, riguardanti l’evoluzione del traffico, mostrano che, nel corso del periodo compreso tra il 1998 e il 2010, il traffico di merci dovrebbe crescere del 38% e quello di passeggeri del 19%.

---

<sup>1</sup> COM (2001) 370 del 12/09/01.

Nell'ipotesi in cui non venisse attuata nessuna misura di larga portata, come proposto nel Libro Bianco, questa crescita andrà a vantaggio principalmente della strada, con un aumento pari al 50% del traffico degli automezzi pesanti da qui al 2010. Aumento che riguarderebbe, in particolare, la rete stradale del nord Italia che ha già, in media, raggiunto livelli di congestione preoccupanti, quale direttrice di traffici tra l'Europa alpino-atlantica (Italia - sud della Francia - penisola iberica) e l'Europa balcanica e danubiana (Slovenia - Croazia - Ungheria - Repubblica Ceca e Slovacchia).

Questo tipo di evoluzione sarebbe, inoltre, caratterizzato da un peggioramento delle quote di mercato dei modi più rispettosi dell'ambiente, come la ferrovia, le vie navigabili o la navigazione marittima a corto raggio. Alla fine, una situazione simile potrebbe compromettere la competitività economica della Comunità – quella italiana in particolare, caratterizzata da un predominio del trasporto su gomma e dalla barriera alpina che rende difficili i collegamenti con i suoi partner economici – e potrebbe avere un impatto negativo sulle condizioni di vita e di lavoro dei cittadini, siano essi professionisti del trasporto, utilizzatori per i loro spostamenti o che “subiscano” il trasporto ed i suoi effetti collaterali (inquinamento atmosferico e sonoro, incidenti ecc.).

## **5. Una rete incompleta, dei servizi inefficienti...**

Il quadro di questa situazione, che scaturisce dall'analisi del Libro Bianco, è assai preoccupante: circa il 20% della rete ferroviaria e il 10% della rete stradale transeuropee possono essere considerate cronicamente congestionate. Gli ingorghi non appaiono soltanto durante gli esodi estivi, bensì quotidianamente.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la congestione è dovuta sia all'inadeguatezza dell'infrastruttura, sia ad una gestione del traffico non ottimale (dovuta a molteplici fattori).

Per quanto riguarda la rete stradale, è dovuta in gran parte al traffico dei mezzi pesanti. Per capire l'urgenza di trovare una solu-

zione a questa situazione, basta immaginare le stesse strade nel 2010, con circa il 50% in più di mezzi pesanti in circolazione.

### ***5.1 Dei cambiamenti strutturali nell'economia.***

Perché siamo arrivati ad una tale situazione? Le ragioni sono diverse.

La forte espansione del trasporto su gomma va ricercata, in primo luogo, nella mutazione del sistema economico europeo, iniziata all'inizio degli anni '80. La generalizzazione del modello *just in time, door to door* e "zero scorte", è stata un elemento trainante a favore del trasporto stradale. Gli imperativi economici del *door to door* e del *just in time* ben poco si adattano agli altri modi di trasporto, penalizzati da una cronica inefficienza o da un livello di servizio offerto di qualità scadente. Per di più, il Libro Bianco sottolinea che questi modi di trasporto, ed in particolare la ferrovia, soffrono dell'assenza di concorrenza.

Per il trasporto marittimo o per vie navigabili esistono delle differenze notevoli tra le reti dei vari Paesi della Comunità, di natura tecnica, ma anche amministrativa.

### ***5.2 Delle reti non interoperabili.***

Il problema dell'interoperabilità tra le reti si rivela un problema cruciale da risolvere per permettere, a questo modo di trasporto, di rappresentare un'alternativa competitiva.

Mentre un camion può circolare, trainando il suo carico, dalla Lapponia fino alla Sicilia, senza dover cambiare autista, motrice, rimorchio o trasferire parte della merce trasportata su un altro camion, un treno, che effettua lo stesso percorso, incontra differenze tecniche (scartamento, tipo di elettrificazione o di segnalamento, regole di esercizio) fortemente penalizzanti, che riducono sensibilmente la sua velocità commerciale e, quindi, la sua competitività. Lo stesso tipo di ragionamento vale per il trasporto per via naviga-



bile, le regole di esercizio delle chiuse differiscono da una regione all'altra. Aperte 24 ore su 24 nelle Fiandre, sono aperte soltanto dalle 8.00 fino alle 20.00 in Wallonia.

### ***5.3 Un sistema di trasporto talvolta sull'orlo dell'anarchia.***

Lo squilibrio crescente tra la strada e gli altri modi di trasporto è anche dovuto alla mancanza di autoregolazione del sistema. Il funzionamento del trasporto stradale è tendenzialmente sleale rispetto agli altri modi. È un'accusa pesante che merita chiarimenti con esempi concreti.

Secondo studi recenti, le cui conclusioni sono anche riprese dal Libro Bianco, una percentuale elevata di automezzi (che si stima attorno al 20%), non rispetta la totalità delle regole di esercizio e di sicurezza vigenti: velocità, tempo di guida, carico autorizzato. Non occorre, quindi, creare nuove regole vincolanti, basterebbe far rispettare quelle esistenti: è questo il messaggio che vuol far giungere la Commissione.

Gli Stati membri devono essere consapevoli che la promozione di trasporti sostenibili, quali la ferrovia o la navigazione a corto raggio, non ha senso se, nel contempo, le regole vigenti nel trasporto stradale vengono trascurate e le infrazioni non sanzionate: in questo modo si crea una "competitività abusiva" nel settore del trasporto stradale, non compatibile con una politica di sviluppo sostenibile.

Questo problema si può illustrare analizzando le cause del drammatico incidente del Gottardo, dell'ottobre del 2001: *a)* l'autista non era autorizzato a guidare questo tipo di veicolo; *b)* l'impresa non era iscritta all'albo degli autotrasportatori del suo Paese d'origine; *c)* le regole di sicurezza non erano state rispettate dall'autista.

Il trasporto stradale appare il principale beneficiario della libera circolazione dei beni all'interno dell'Unione, a scapito degli altri modi. Se questo settore fosse meglio inquadrato, se le politiche in materia di sanzioni fossero coordinate e sufficientemente dissuasive, questi comportamenti irresponsabili e le loro drammatiche conseguenze potrebbero essere evitate. Gli altri modi potrebbero,

inoltre, competere su una base più giusta. Quest'esempio è da meditare, alla vigilia dell'entrata nella Comunità di nuovi Stati, molto concorrenziali dal punto di vista dei costi. Così come si presenta oggi in Italia, il trasporto su gomma, potrebbe risentire dell'arrivo dei nuovi concorrenti. L'elevato numero di imprese artigiane, i vincoli normativi imposti al trasporto per conto proprio (la cui importanza è maggiore in Italia rispetto agli altri Stati della Comunità), sono degli *handicap* che devono essere risolti. Il trasporto stradale nella Comunità non può fare a meno di una ristrutturazione, particolarmente indispensabile in Italia, per poter competere con i nuovi concorrenti dell'Est europeo. Tale ristrutturazione dovrà ugualmente essere accompagnata da un risanamento delle pratiche che lo caratterizzano, affinché possa essere ripristinata una concorrenza leale all'interno del settore e rispetto agli altri modi di trasporto.

Tuttavia, se la bassa competitività dei modi alternativi alla strada è principalmente dovuta al livello di servizio, la carenza di infrastrutture adeguate e di interconnessioni efficienti è anche un elemento che pesa a sfavore di questi ultimi. L'assenza di una rete ferroviaria a priorità merci – o di linee principalmente dedicate al trasporto delle merci – è un serio *handicap* per il trasporto ferroviario. Le difficoltà che esistono nei collegamenti tra le zone portuali e le infrastrutture terrestri, sono altrettanto gravose per la competitività del trasporto marittimo a corto raggio.

Le soluzioni preconizzate sono spesso delle soluzioni di facilità: sovente si sente il solito ritornello “per risolvere il problema della congestione, basta costruire nuove strade o autostrade parallele a quelle già esistenti”. La sola realizzazione di nuove infrastrutture stradali non rappresenta il rimedio di lungo termine, per risolvere i problemi che affliggono il sistema di trasporto. Ciò non significa che non bisogna completare la rete stradale già esistente, specie in zone dove essa è carente (compreso il Mezzogiorno). Lo sviluppo economico è impenscindibile da una rete stradale efficiente. Tuttavia, è necessario riflettere su soluzioni alternative alla gomma per il trasporto su lunga distanza.

## 6. Un nuovo orientamento del sistema di trasporto.

La soluzione preconizzata dal Libro Bianco passa attraverso una serie di misure, che riguardano sia le infrastrutture, sia la qualità dei servizi. Misure che, per essere pienamente efficienti, necessitano di essere attuate “in blocco”. Non si tratta di misure “a scelta”, come certi Stati membri sembrano aver interpretato.

### 6.1 *L’apertura del mercato del trasporto ferroviario.*

Tra le principali proposte del Libro Bianco vorrei ricordare l’apertura dei servizi ferroviari internazionali di trasporto delle merci alla concorrenza, a partire dal 15 marzo 2003. La rete interessata è la TEN che supporta la quasi totalità del trasporto internazionale merci su ferro. Per un’impresa ferroviaria, l’apertura di questo mercato alla concorrenza rappresenta la possibilità di effettuare il servizio sulla totalità del percorso. I vantaggi sono notevoli in termini di prestazioni.

Fino ad oggi, se sono un cliente della gomma e non sono soddisfatto del servizio fornito dall’impresa che ho scelto, ho alternative quasi infinite con altri vettori; se invece non sono soddisfatto del servizio reso dall’impresa ferroviaria nazionale (per esempio, le F.S. Trenitalia) non ho altra scelta. Oltre questo aspetto (che dovrebbe spingere le compagnie esistenti a migliorare la qualità dei servizi), il fattore riduzione dei costi non è trascurabile. L’apertura alla concorrenza verrà fatta rispettando rigidi criteri di sicurezza, garantiti dalla creazione di un’agenzia europea di sicurezza ferroviaria. Non si tratta di una *deregulation* all’inglese. Restano, tuttavia, problemi da risolvere per l’attribuzione degli slots e per la quantificazione del costo di ogni slot.

Il Parlamento europeo preme per una rapida apertura del mercato ai servizi domestici, sia merci che passeggeri. La Commissione stima, tuttavia, che questa proposta necessita una valutazione approfondita.

## **6.2 *L'intermodalità.***

L'aspetto "intermodalità" fa ugualmente parte delle priorità del Libro Bianco. Gli orientamenti del 1996 mettono l'accento sulle interconnessioni tra le reti. Si tratta di un primo passo essenziale per garantire l'intermodalità. La proposta di fondo "Marco Polo" risponde, quindi, alle esigenze di sviluppo dell'intermodalità, proponendo una gamma di aiuti per la messa in opera di servizi innovativi, in alternativa al trasporto stradale. Marco Polo mira allo sviluppo dell'intermodalità, tra trasporto terrestre e marittimo. Tuttavia, gli Stati membri non sembrano consapevoli dell'importanza di questo programma ed esso si trova in serie difficoltà al Consiglio. L'aspetto finanziario è il più contestato.

## **7. Il finanziamento delle reti.**

Rappresenta il nodo principale, legato allo sviluppo delle reti transeuropee. Il fabbisogno finanziario per completare le reti TEN (U.E. + 10) rappresenta, grosso modo, 500 miliardi di euro. Tra i grossi progetti, la Torino-Lione ammonta a circa 13 miliardi e il solo tunnel di base del Brennero a più di 4,5.

Oggi, tuttavia, i finanziamenti pubblici sono insufficienti per far fronte a tutte queste spese. Bisogna, inoltre, notare che la spesa pubblica corrente (pensioni, sanità, ecc.) cresce molto più rapidamente della spesa pubblica destinata agli investimenti. Anzi, per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto nella Comunità, siamo passati da un investimento medio annuo dell'1,5% del PIL agli inizi degli anni '80, a solo lo 0,9% del PIL alla fine degli anni '90. Inoltre, il patto di stabilità pone dei vincoli molto stretti per quanto riguarda il livello di deficit pubblico. Cambiamenti a questo riguardo sembrano esclusi, almeno per ora. Per di più, non bisogna dimenticare che le spese di manutenzione rappresentano una quota sempre maggiore, che dev'essere presa in considerazione fin quando il progetto viene lanciato. Un esempio di questa situazione è la Spagna: la rete stradale, grazie ai contributi dei fondi strutturali e di

coesione, si è sviluppata in modo considerevole negli ultimi 15 anni. Il problema che si porrà, entro la fine di questo decennio, è quello di come finanziare la manutenzione di queste strade, quando la maggioranza di esse non sarà a pagamento. Una tale situazione potrebbe riscontrarsi, nel prossimo futuro, nei Paesi dell'Est.

Per trovare fondi per realizzare e mantenere le infrastrutture, tenuto conto dei limiti dei bilanci pubblici, non esistono ricette miracolose: le strade sono principalmente due: *a)* il partenariato pubblico-privato (PPP); *b)* la tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

Questi due sistemi hanno i loro pregi ed i loro difetti.

Per quanto riguarda il PPP, la scuola anglosassone ha già sviluppato, con un certo successo, questo concetto per certe opere e alcuni servizi. L'Italia fa anche parte dei Paesi che si dimostrano interessati a questa nuova modalità di finanziamento. Tuttavia, esistono dei limiti importanti, in particolare quando si tratta – come nel caso dei progetti TEN – di infrastrutture il cui costo superi di gran lunga il miliardo di euro. Sembra difficile che fondi privati possano essere interessati al finanziamento di tali opere, se il pubblico non ha prima garantito il suo impegno finanziario e un livello minimo di remunerazione dei capitali privati (su un periodo più o meno lungo). Cosicché, la redditività finanziaria di gran parte dei progetti TEN è (molto) bassa (anche se il loro interesse socio-economico è considerevole) e gli Stati tendono a chiedere ai privati d'impegnarsi prima che loro stessi s'impegnino; il PPP non ha riscontrato il dovuto successo fino ad oggi<sup>2</sup>. Soltanto i progetti la cui redditività è alta (aeroporti, certe strade) sono dei candidati potenziali per il PPP. I maggiori progetti sono l'aeroporto di Atene (Spagna), il ponte sul Tago (Portogallo) – entrambi hanno usufruito di ampi finanziamenti e garanzie comunitarie – e certe infrastrutture stradali messe in concessione. Il ponte sull'Oresund, tra Danimarca e Svezia, è anche un esempio interessante, principalmente per due

---

<sup>2</sup> Le difficoltà sono anche di natura giuridica.

ragioni (anche se non si tratta di un vero PPP, infatti, non ci sono capitali privati a rischio)<sup>3</sup>:

1. è un modello di cooperazione transfrontaliera di successo;
2. la struttura che ha gestito il progetto è di tipo privato (quindi più snella ed efficiente di una struttura pubblica). Essa è assai simile a quella di un *general contractor* ed ha permesso di garantire un buon coordinamento tra i due Stati, i quali hanno garantito i prestiti, incluso quello richiesto alla Banca Europea d'Investimento (BEI).

In questo contesto, la Commissione intende presentare, nel corso del 2003, una proposta che mira ad identificare nuove opportunità, strumenti e strutture di finanziamento delle reti<sup>4</sup>.

Oltre al PPP, la Commissione sta studiando altre vie che permetteranno di garantire la realizzazione della rete TEN. La tariffazione del costo delle infrastrutture è, probabilmente, una delle più avanzate e promettenti. Certi modi di trasporto non internalizzano tutti i costi sociali (chiamiamoli pure «collaterali»), come i costi relativi all'ambiente, la sicurezza, etc., in particolare nelle zone sensibili e questo crea, altresì, delle distorsioni di concorrenza tra modi. La volontà della Commissione, espressa nel Libro Bianco, è di fare pagare ai trasporti il costo giusto del trasporto. Questo potrebbe portare ad un aumento dei costi di certi modi di trasporto, in zone o fasce orarie determinate, mentre questi costi per altri modi potrebbero calare. Il *surplus* generato dalla tariffazione sarebbe automaticamente riversato ad un fondo per la realizzazione di nuove infrastrutture alternative a quelle stradali, secondo un modello «svizzero» che sta dando ottimi risultati e che consente di trasferire dalla strada alle grandi opere ferroviarie (Gottardo-Loetschsberg) circa 350-400 milioni di euro all'anno. Una proposta in tale senso – permettendo di finanziare una parte delle più importanti opere TEN – potrebbe essere presentata dalla Commissione, entro la fine del 2003. In parallelo, la Commissione ha già presentato (ed il Parlamento l'ha adottata) una modifica del regolamento

---

<sup>3</sup> La costruzione del Ponte sullo Stretto potrebbe seguire una logica simile. Tuttavia, il successo di tale opera è subordinato all'adeguamento delle reti ferroviarie e stradali che ne fanno capo.

<sup>4</sup> Pubblicata il 23 aprile 2003, COM (2003) 134.

finanziario delle reti TEN<sup>5</sup> che consente un tasso di sostegno pari al 20% del costo totale (contro gli attuali 10%). Questo testo aspetta ora l'adozione da parte del Consiglio.

## **8. Le sfide delle reti TEN nel prossimo futuro.**

Per concludere su questo argomento molto vasto, sembra opportuno riassumere in modo schematico, quali sono le principali sfide delle reti TEN per i prossimi anni.

1. L'interconnessione delle reti nazionali (non ancora totalmente realizzata e l'allargamento rappresenta una nuova sfida).
2. L'interoperabilità di queste reti e l'intermodalità: progressi importanti per quanto riguarda questi due temi sono da realizzare. Si continua a ragionare con una logica «modale» (strada contro ferrovia, ferrovia contro cabotaggio marittimo), mentre occorre adottare una logica globale (strada + ferrovia + cabotaggio marittimo);
3. La costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie o portuali, non consentirà un riequilibrio verso modalità più rispettose dell'ambiente, a meno che non venga migliorata la qualità dei servizi in modo drastico.
4. Il nodo di questa equazione è, tuttavia, rappresentato dalla necessità di trovare risorse finanziarie, mentre i bilanci pubblici tendono a ridursi. La ricerca di soluzioni alternative, quali partenariato pubblico-privato o tariffazione delle infrastrutture, rappresenta quindi una via obbligata.
5. Infine, non bisogna dimenticare che scelte mirate in materia di politica industriale, del lavoro, regionale, etc., hanno un impatto significativo e positivo sulla mobilità delle merci e passeggeri. In futuro sarà necessario associare più concretamente queste politiche, per evitare gli stessi errori fatti nel passato.

---

<sup>5</sup> Regolamento 2236/95 modificato dal Regolamento 1655/99.

## 9. Come s'inserisce il Mezzogiorno nelle reti TEN?

Le reti di trasporto nel Mezzogiorno meritano una breve parentesi.

Esse sono caratterizzate da elementi contrapposti:

- sono un "ponte" *strategico* tra Europa ed Africa, Est ed Ovest;

ma:

- manca una strategia globale di rete (inclusa una strategia con i Paesi «confinanti»), quali, per esempio, la Grecia;
- mancano delle priorità precise;
- il mare non è sfruttato come potrebbe esserlo.

In questo contesto, è interessante capire perché un progetto di ampia rilevanza per tutto il centro Sud, come il cosiddetto «corridoio Adriatico Ionio», i cui studi sono stati cofinanziati dalla Comunità, non si è concretizzato. E ciò non per mancanza di progetti validi, bensì per l'incapacità di identificare delle priorità che non fossero soltanto «sponsorizzate» a livello locale, ma che fossero accettate da tutte le regioni, anche se non direttamente coinvolte (ovvero anche se non direttamente destinatarie di fondi). Questo deludente risultato non deve nascondere il fatto che la penisola, ed in particolare le regioni del Sud, possono trarre un grande vantaggio dalle "autostrade del mare" che la Commissione intende sviluppare su scala europea. Serve quindi urgentemente un piano regolatore che copra infrastrutture e servizi (logistica) e che identifichi quali siano gli interventi prioritari da attuare, per migliorare il funzionamento del sistema di trasporto in quest'area, permettendo, quindi, una concentrazione dei fondi U.E. su questi progetti.

Questa logica di concentrazione dei fondi su poche priorità (attuata per tutta la rete TEN e messa in opera, con successo, in Spagna), è l'unica via d'uscita che consenta di completare, in tempi ragionevoli, opere di primaria importanza (per esempio, il raddoppio della Messina-Palermo) che, fino ad oggi, sono state penalizzate dall'approccio «a pioggia» su una miriade di (piccoli) progetti



d'interesse, al meglio, locale (e, talvolta, neppure terminati), che ha prevalso in Italia ed in particolare nel Mezzogiorno.



**LUCIO BIANCO**

*(c.s.)*

La relazione del dott. Baron è stata molto ampia, ha toccato molti aspetti, ed ha offerto molti stimoli.

Diamo, pertanto, inizio al dibattito.

